

(4)

( N° 229. )

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 25 MAI 1855.

---

Crédit supplémentaire de fr. 2,012,410-89 au budget du Département  
des Travaux Publics pour l'exercice 1854 <sup>(1)</sup>.

---

### RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE <sup>(2)</sup>, PAR M. CH. VERMEIRE.

---

MESSIEURS,

Nous venons vous rendre compte de l'examen auquel le projet de loi, portant un crédit de fr. 2,012,410-89, au Département des Travaux Publics, a donné lieu, en sections, et du résultat qui a été obtenu à la suite de ces délibérations.

#### Examen en sections.

Dans la 1<sup>re</sup> section, un membre fait observer que le Gouvernement devrait 1<sup>re</sup> SECTION.  
s'abstenir de présenter, simultanément, à la fin des sessions, un si grand nombre de crédits supplémentaires.

Sur la proposition d'un membre, la section demande que la section centrale se fasse produire le tableau des employés des ponts et chaussées qui sont détachés près des Compagnies, et qu'elle s'informe s'ils continuent à jouir d'un traitement d'attente payé par le Trésor, dans l'affirmative, quelle est l'importance de ces traitements.

Un membre désire que l'on s'informe si les commandes de locomotives pour le chemin de fer de l'État sont faites par adjudication publique, et que l'on en rende compte à la Chambre.

---

(1) Projet de loi, n° 155.

(2) La section centrale, présidée par M. VEYDT, était composée de MM. LE BAILLY DE TILLEMEN, VERMEIRE, MATTHIEU, DE BROUWER DE HOGENDORP, OSY et DE MAN D'ATTENRODE.

Sur la proposition d'un membre, la section demande quels sont les motifs pour lesquels le Ministre a dépassé les crédits alloués au budget pour traitements et indemnités, et réclame la production du tableau nominatif des fonctionnaires qui ont touché ces traitements.

**2<sup>e</sup> SECTION.** La 2<sup>e</sup> section demande si, pour la construction des nouveaux siphons, dont l'adjudication est annoncée, on prendra des mesures à l'effet de les placer au moins à 0<sup>m</sup>,75 en dessous du radier de l'écluse de Slykens. — Elle prie son rapporteur de demander ce renseignement et le charge de s'assurer si, après ces crédits, il restera encore d'autres dépenses à liquider jusques et y compris l'exercice 1854. Tous les articles, successivement mis aux voix, sont adoptés.

**3<sup>e</sup> SECTION.** La 3<sup>e</sup> section adopte sans observation.

**4<sup>e</sup> SECTION.** La 4<sup>e</sup> section prie la section centrale de demander au Gouvernement quels sont les motifs pour lesquels il n'a pas compris dans les demandes précédentes de crédits supplémentaires, toutes les dépenses antérieures à l'année 1853, et de s'assurer, en même temps, si ces dépenses sont les dernières à régulariser. La section croit qu'il est indispensable que le Gouvernement prenne des mesures efficaces et énergiques pour que les dépenses d'exploitation du chemin de fer soient réduites.

Elle demande si l'on n'a pas imputé sur le crédit de 9,000,000 de francs des dépenses qui auraient dû être soldées par les crédits ordinaires du budget.

L'art. 1<sup>er</sup> est adopté.

**ART. 2.** La section centrale charge son rapporteur d'appeler l'attention de la section centrale et du Gouvernement sur le mauvais état dans lequel se trouve le matériel, malgré les sommes considérables qu'on applique à son entretien, et de s'assurer si le déficit qui porte sur la 3<sup>e</sup> et la 4<sup>e</sup> section du chap. IV ne provient pas, en grande partie, de l'augmentation du nombre et du traitement des fonctionnaires.

La section s'abstient sur l'art. 2.

**5<sup>e</sup> SECTION.** La 5<sup>e</sup> section regrette que le Gouvernement n'établisse pas, d'une manière plus exacte, les chiffres du budget. Plusieurs dépenses pour lesquelles le Ministère demande des crédits auraient dû être prévues et comprises dans le budget de 1854.

La section charge son rapporteur de demander au Gouvernement si des dépenses d'exploitation n'ont pas été imputées sur les crédits extraordinaires votés en 1853 et en 1854.

L'art. 1<sup>er</sup> est adopté.

**ART. 2.** La section recommande au Gouvernement la plus sévère économie et l'engage à diminuer le nombre des employés.

Elle demande des explications plus complètes sur l'emploi de la somme de 52,000 francs (art. 58 du budget) et sur celle de 75,000 francs (art. 60).

La section trouve que les primes (art. 63) deviennent trop considérables. Elle engage le Gouvernement à examiner s'il n'y a pas lieu d'en diminuer le taux, ou

d'en abandonner le système. Elle est d'avis que la dépense de l'art. 65 aurait dû, en grande partie, être prévue par le budget et demande des renseignements plus complets.

Elle réserve son vote sur l'art. 2.

La 6<sup>e</sup> section n'admet pas la théorie, développée dans l'Exposé des motifs, pour justifier le système des crédits supplémentaires. Ce système est contraire à la Constitution, parce qu'il n'indique pas les sommes réellement nécessaires pour la dépense. Il est inadmissible, car il rendrait illusoire les discussions parlementaires et les limites posées par la loi de budget. 6<sup>e</sup> SECTION.

La section désire que la section centrale se fasse justifier cette assertion, que l'augmentation de la dépense est due à l'augmentation du trafic en 1854. Le transport de 223,000 voyageurs et de 500,000 tonneaux de marchandises en plus ne peut, d'après elle, augmenter les dépenses du trafic. La section croit que la recette de 1854 a dépassé les prévisions, surtout à cause de l'augmentation du tarif et de la multiplicité des convois de vitesse auxquels on a appliqué des surtaxes.

Elle demande que la section centrale se fasse produire :

1<sup>o</sup> Un état des fonctionnaires dont les traitements ont été augmentés depuis le commencement de l'année ;

2<sup>o</sup> Un état des fonctionnaires ingénieurs qui touchent des traitements de disponibilité, bien qu'ils aient quitté momentanément le service de l'État ;

3<sup>o</sup> Un état des gratifications qui ont été accordées aux fonctionnaires ;

4<sup>o</sup> Un état des employés qui figurent sur les états de salaire des ouvriers.

La section se plaint de la lenteur des convois et de l'irrégularité de leur arrivée à destination, malgré l'allocation de primes de régularité pour lesquelles on a dépassé de 59,000 francs le crédit alloué de 30,000 francs.

Elle se plaint, en outre, de la mauvaise qualité du coke, qui ne réalise plus, à ce qu'il paraît, les conditions du cahier des charges, et du peu de soin qui a été apporté à la mise à neuf des wagons, à leur mise au grand écartement ; la plupart sont retirés du service peu de temps après leur mise en exploitation.

La section désire savoir si l'administration n'a pas fait usage de fonds spéciaux prélevés sur l'emprunt pour des dépenses d'exploitation.

Elle s'abstient quant au vote du crédit, et charge son rapporteur d'examiner, en section centrale, l'opportunité de son adoption.

#### **Examen en section centrale.**

Les observations des sections portant principalement sur les crédits pétitionnés par l'art. 2 du projet de loi, la section adopte les allocations demandées à l'art. 1<sup>er</sup>.

Quant au crédit sollicité par l'art. 2, et qui appartient, pour les plus fortes sommes, à l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes, la section centrale, avant de se prononcer à cet égard, décide de transmettre à M. le Minis-

tre des Travaux Publics les observations critiques faites par la 4<sup>e</sup> et la 6<sup>e</sup> section, et de réclamer des renseignements sur certains points repris aux procès-verbaux des sections.

Nous transcrivons ici ces demandes avec les réponses de M. le Ministre des Travaux Publics :

### Demandes.

Pour la construction de nouveaux siphons dont l'adjudication est annoncée, prendra-t-on des mesures à l'effet de placer les siphons au moins à 0<sup>m</sup>,75 en dessous du radier de l'écluse.

La 2<sup>e</sup> section demande si, après les crédits dont il s'agit au projet de loi, n° 155, il restera encore d'autres dépenses à liquider jusques et y compris l'année 1854?

La 4<sup>e</sup> section demande quelles sont les circonstances qui ont empêché de comprendre dans les demandes antérieures de crédits supplémentaires tous les articles de dépenses antérieures à l'année 1853; et n'y aura-t-il plus d'autres dépenses à régulariser?

Quelles sont les circonstances qui ont empêché de comprendre dans les demandes

### Réponses.

Le dessous des deux siphons dont la construction est projetée sera établi à 3,™15 en contre-bas de la basse mer des vives eaux à Ostende, et par conséquent à plus d'un mètre en dessous du radier de l'écluse de Slykens.

Ainsi que l'indique, d'une manière spéciale, pour chacun des articles se rapportant au service des travaux hydrauliques, le tableau joint à l'exposé des motifs, n° 155, des documents parlementaires, les créances pour la liquidation desquelles des crédits supplémentaires sont demandés aujourd'hui ont été reconnues exigibles. Les unes à une époque postérieure à la clôture des budgets sur lesquels elles auraient dû être imputées, les autres à une époque où les budgets ne présentaient plus de restant disponible.

En ce qui concerne l'administration des ponts et chaussées et des mines, le Département des Travaux Publics a demandé toutes les sommes dont la liquidation doit être admise; il ne peut point affirmer, d'une manière formelle et absolue, qu'il n'aura plus désormais de crédits à demander pour liquider des créances se rapportant à l'exercice 1854 et aux exercices antérieurs. Il pourrait en effet se faire, ce qui, toutefois, n'est pas à présumer, que de nouveaux créanciers de l'État vinssent ultérieurement réclamer le payement de ce qui leur serait dû.

La plupart des dépenses de cette catégorie sont relatives à des affaires litigieuses

**Demandes.**

antérieures de crédits supplémentaires tous les articles de dépenses antérieurs à l'année 1855? n'y aura-t-il plus d'autres dépenses à régulariser jusques et y compris l'exercice 1854?

Elle (la section centrale) décide en outre d'inviter M. le Ministre à fournir des renseignements sur les points suivants, repris aux procès-verbaux des sections, auxquels elle croit devoir se borner, eu égard à la fin prochaine de la section ;

Le tableau des fonctionnaires et employés des ponts et chaussées détachés près des compagnies concessionnaires de chemins de fer. Leur est-il, dans l'entre-temps, alloué un traitement ou indemnité quelconque à la charge de l'État ?

**Réponses.**

ou qui ont donné lieu à des contestations, soit avec les intéressés, soit avec la Cour des comptes. On conçoit que l'administration ne pouvait dans la plupart des cas, sans établir un préjugé contre elle-même, faire figurer ces créances dans des demandes de crédit antérieures. D'autres créances de l'espèce se sont trouvées en souffrance, soit par suite de la perte de pièces, soit pour d'autres causes analogues.

L'administration a fait figurer dans le crédit toutes les créances arriérées dont elle était saisie.

Il est fort douteux qu'il en reste encore à régulariser, l'administration ayant fait toutes les recherches nécessaires pour éviter d'en laisser en souffrance.

Voici la liste des fonctionnaires et employés des ponts et chaussées qui ont cessé temporairement de recevoir aucune rétribution du Trésor public, et qui sont momentanément détachés au service de compagnies concessionnaires de chemins de fer, en Belgique ou en pays étranger :

Desart, ingénieur en chef de 1 <sup>re</sup> classe.	
Splingard, ingénieur de 1 <sup>re</sup> classe.	
Dandelin, Ach.,	—
Ubaghs, ingénieur de 5 <sup>e</sup> classe.	
Denis,	—
Malécot,	—
Drugmand,	—
Rombaux, sous-ingénieur.	
Guinotte, conducteur de 2 <sup>e</sup> classe.	
Mottin,	—
Claes,	—
Bassing,	—
Tielemans, conducteur de 3 <sup>e</sup> classe.	
Vanderelst, C.	—
Vanhoegaerden,	—
Coppens,	—
Vanderelst, L.	—
Dinoq,	—
Poncelet,	—
Guillery,	—
De Maeschalek,	—

## Demandes.

N'a-t-il pas été fait emploi d'une partie des crédits accordés pour des dépenses extraordinaires (la 4<sup>e</sup> section cite le crédit de 9,000,000 de francs) pour couvrir des dépenses qui auraient dû être soldées par les crédits ordinaires du budget?

Des explications plus complètes sur les art. 58 (52,000 fr.) et 60 (75,000 fr.), l'exposé des motifs s'attachant principalement à indiquer les économies faites. (Voir les observations de la 5<sup>e</sup> section.)

## Réponses.

Lekeux, surveillant.

Il y a lieu d'ajouter à ces noms :

1<sup>o</sup> Celui de l'ingénieur de 2<sup>e</sup> classe, *Max. Carez*, qui est chargé de la direction des travaux de la nouvelle distribution des eaux dans la ville de Bruxelles, et qui est payé par cette ville;

2<sup>o</sup> Celui du conducteur de 1<sup>re</sup> classe, *Rousseau*, détaché au Ministère de la Justice, pour les nouvelles constructions dans les prisons, et payé par ce Département;

3<sup>o</sup> Ceux des ingénieurs et conducteurs chargés de donner les cours à l'école du génie civil à Gand, et rétribués exclusivement par les soins du Département de l'Intérieur.

Toutes les dépenses d'exploitation de l'année 1854 ont été imputées sur le budget de cet exercice. Celles qui restent à payer font l'objet du crédit supplémentaire, lequel est également rattaché au budget de 1854.

Des éclaircissements plus complets pourraient être fournis à la section centrale, si les dépenses qui ont motivé cette question étaient précisées.

Les crédits, votés aux art. 58 et 60 du budget de 1854, étaient identiques à ceux alloués aux articles correspondants du budget de 1855. Mais, en fait, ils ont été inférieurs aux dépenses effectuées en 1855. La raison en est que le budget de 1854 a dû être élaboré et présenté avant que les dépenses de 1855 eussent été arrêtées. Il eût donc été assez naturel que la dépense de 1855 se reproduisit en 1854.

Mais il est arrivé que, par suite des circonstances indiquées dans l'exposé des motifs, la dépense de 1854 a été inférieure à celle de 1855 de fr. 27,557-51, pour l'art. 58, et de fr. 112,799-70, pour l'art. 60.

Les causes de l'insuffisance des crédits, en 1855, ont été exposées à la Législature,

**Demandaes.**

La dépense de l'art. 63, *Entretien, réparation et renouvellement du matériel* 582,000 francs, n'aurait-elle pas dû être, en grande partie, prévue par le budget? De plus amples renseignements sont désirés sur une si forte somme.

**Réponses.**

aux pages 7 à 9 du document parlementaire n° 197, de la dernière session.

Quant à l'opportunité de réparations extraordinaires au matériel, des explications ont déjà été fournies à la Législature, ainsi que l'indique l'exposé des motifs.

En ce qui concerne la question de savoir si l'insuffisance que présente l'allocation n'aurait pas pu être prévue, la réponse ne peut être affirmative qu'à la condition de faire abstraction des circonstances tout à fait extraordinaires dans lesquelles mon honorable prédécesseur se trouvait, lorsqu'il présenta le budget de 1854.

En effet, la guerre d'Orient venait d'éclater; il était, *sinon certain*, du moins très-probable, qu'une crise industrielle et commerciale allait s'en suivre. La conséquence de cette crise devait être nécessairement une dépression considérable dans les transports et un abaissement dans les prix des matériaux et des objets de consommation. Cette dernière éventualité était d'autant plus probable que la production industrielle avait reçu, en 1852 et 1853, une impulsion inusitée.

Or, ces faits, se réalisant, une double influence venait peser sur les dépenses d'entretien du matériel et les réduire dans une proportion importante.

D'une part, les transports étant moindres, la somme du travail d'entretien diminuait, et d'autre part, le coût des matières s'avilissant, le prix de revient du travail devait évidemment décroître.

C'est dans cette prévision que mon honorable prédécesseur crut prudent de restreindre le chiffre demandé par l'administration et de limiter le crédit pour 1854 au chiffre de l'allocation pour 1853.

Ses prévisions ne se sont pas réalisées. Les transports se sont accrus dans une proportion considérable et le prix des matières a dépassé le taux déjà si élevé de 1853.

**Demandes.****Réponses.**

De combien le trafic de 1854 a-t-il dépassé celui de 1853 ?

Dans de semblables circonstances une augmentation de dépense était inévitable, à moins d'ajourner les réparations et de priver ainsi le commerce et l'industrie de moyens de transport qu'ils réclamaient avec les plus vives instances.

Les principaux éléments du trafic en 1853 et en 1854 sont indiqués à la page 13 de l'exposé des motifs, en ce qui concerne le mouvement.

Voici les mêmes indications en ce qui concerne les recettes :

MONTANT DES RECETTES				
	EN 1853.	EN 1854.	DIFFÉRENCE EN 1854.	
			EN PLUS.	EN MOINS.
Voyageurs.....	8,497,375 54	8,920,620 40	423,244 86	•
Bagages.....	621,572 70	598,025 43	•	23,547 27
Petites marchandises.....	966,797 96	1,174,286 02	207,488 06	•
Grosses marchandises ...	8,478,362 54	10,497,662 77	2,019,300 26	•
Finances.....	74,678 69	120,796 02	46,117 33	•
Equipages.....	57,081 16	34,586 60	•	22,494 56
Chevaux et bestiaux.....	174,343 72	207,179 99	32,836 27	•
Produits extraordinaires..	200,256 04	214,728 63	14,472 62	•
Télégraphes.....	272,327 69	277,747 67	5,419 98	•
<b>TOTAUX.....</b>	<b>19,342,795 95</b>	<b>22,045,633 23</b>	<b>2,748,879 14</b>	<b>46,041 83</b>
		Reste pour accroissement en 1854, fr.	2,702,837 28	

N'y a-t-il pas abus dans la surtaxe exigée pour les trains qui ne sont pas de véritables *express*, tel que le train partant de Bruxelles pour Mons à 8 heures du matin, qui s'arrête assez longtemps à Braine-le-Comte et à Jurbise, et n'arrive qu'au bout de 1 1/2 heure et même 1 3/4 à Mons, tandis que le véritable *express* n'emploie que 1 1/4 heure ?

La surtaxe exigée pour le train partant de Bruxelles à 8 heures du matin n'est pas abusive.

Ce train est en effet un véritable *express* international de Bruxelles à Paris, faisant suite au train de nuit de Cologne à Bruxelles. Il est composé de voitures de 1<sup>re</sup> et de 2<sup>e</sup> classe jusqu'à Amiens et de 1<sup>re</sup> classe seulement au-delà d'Amiens.

**Demandes.**

Une explication est désirée sur ce point.

**Réponses.**

La durée de son trajet de Bruxelles à Mons est la même que celle du train auquel on fait allusion (le train de 3 heures des Bogards), si on désalque la durée des deux arrêts auxquels ce convoi est astreint, pour permettre aux voyageurs des lignes de Namur et de Jurbise de se rendre en France.

Le trajet de Bruxelles à Mons, du train de 8 heures du matin, s'effectue en une heure 25 minutes, celui du train de 5 heures, en 1 <sup>1</sup>/<sub>4</sub> heure, sans arrêt. La vitesse de ces deux trains est donc à peu près la même.

Accorder une réduction de prix par le train en question serait perdre une recette importante, produite par le transport des voyageurs venant de l'étranger.

Il est du reste à remarquer que les prix de nos *express* sont ou inférieurs ou égaux aux prix des convois *ordinaires* des pays étrangers.

Dans sa deuxième séance, la section centrale, après avoir pris connaissance des réponses faites par le Gouvernement, décide que l'état des fonctionnaires dont le traitement a été augmenté depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1855, et celui concernant les gratifications accordées à quelques-uns des fonctionnaires depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1855, seront déposés sur le bureau de la Chambre, pendant la discussion du projet de loi.

Voici le dépouillement de ces états :

**1. Administration centrale.**

3 surnuméraires ont été nommés commis adjoints au traitement de 600 francs . . . . .	fr.	1,800
2 2 <sup>es</sup> commis ont reçu une augmentation de traitement de 100 francs.		200
2 3 <sup>es</sup> — — — — —	100 —	200
1 commis extérieur — — — — —	150 —	150
2 3 <sup>es</sup> commis — — — — —	200 —	1,400
4 2 <sup>es</sup> — — — — —	200 —	
1 sous-inspecteur — — — — —	200 —	2,250
9 commis adjoints — — — — —	250 —	

2 1 <sup>ers</sup> commis	—	300	—	} 6,600
7 2 <sup>es</sup> —	—	300	—	
7 3 <sup>es</sup> —	—	300	—	
3 commis chefs	—	300	—	
1 sous-inspecteur	—	300	—	
1 chef de station a été chargé des fonctions de chef de bureau à l'administration centrale . . . . .				450
1 chef de division . . . . .				500
<u>48 fonctionnaires.</u>				Fr. <u>13,550</u>

### II. Chemins de fer et télégraphes.

16 surnuméraires ont été nommés commis-adjoints au traitement de 600 francs . . . . .				9,600
1 chef de convoi a reçu une augmentation de traitement de 100 francs.				100
1 commis adjoint	—	150	—	} 750
4 télégraphistes adjoints	—	150	—	
2 chefs de convoi	—	200	—	} 2,000
3 commis	—	200	—	
3 télégraphistes	—	200	—	
7 commis-adjoint	—	250	—	} 2,000
1 télégraphiste-adjoint	—	250	—	
9 commis	—	300	—	} 5,100
1 sous-chef de station	—	300	—	
3 chefs de station de 3 <sup>e</sup> ordre	—	300	—	
1 chef de station de 2 <sup>e</sup> ordre	—	300	—	
1 chef de ligne	—	300	—	} 1,600
1 commis-adjoint	—	400	—	
2 vérificateurs de 1 <sup>re</sup> classe	—	400	—	
1 commis	—	400	—	} 2,500
1 vérificateur de 1 <sup>re</sup> classe	—	500	—	
1 — 2 <sup>e</sup> —	—	500	—	} 2,400
3 chefs de station de 1 <sup>er</sup> ordre	—	500	—	
2 ingénieurs de 1 <sup>re</sup> classe	—	600	—	
1 vérificateur de 1 <sup>re</sup> —	—	600	—	} 6,500
1 ingénieur de 3 <sup>e</sup> —	—	600	—	
2 inspecteurs de 2 <sup>e</sup> classe	—	700	—	} 1,500
7 garde-freins	—	700	—	
1 sous-ingénieur . . . . .				1,500
16 garde-convois augmentés de 100 francs. . . . .				1,600
				Fr. <u>38,450</u>

**III. Postes.**

Augmentations de 150 à 300 francs accordées à 71 agents des postes . . . . .	20,800
Nomination de 42 facteurs . . . . .	22,700
Augmentations accordées à 263 facteurs . . . . .	17,250
	Fr. 60,750
A déduire 19 facteurs décédés ou démissionnés . . . . .	10,575
	Fr. 50,175

**IV. Ponts et chaussées.**

1 ingénieur de 3 <sup>e</sup> classe a reçu une augmentation de 200 francs. } 600	200 —
2 sous-ingénieurs — — — — — } 900	300 —
1 3 <sup>e</sup> commis — — — — — } 900	300 —
2 conducteurs de 1 <sup>re</sup> classe — — — — — } 4,400	400 —
4 — de 1 <sup>re</sup> — — — — — } 4,400	400 —
6 — de 2 <sup>e</sup> — — — — — } 4,400	400 —
1 sous-ingénieur — — — — — } 2,400	400 —
4 ingénieurs de 2 <sup>e</sup> classe — — — — — } 2,400	600 —
	Fr. 8,500

**V. Mines.**

2 aspirants ingénieurs de 1 <sup>re</sup> classe . . . . .	400 francs. } 2,000
5 — de 2 <sup>e</sup> — . . . . .	400 — } 2,000
1 ingénieur de 1 <sup>re</sup> classe . . . . .	600 — } 600
	Fr. 2,600

M. le Ministre des Travaux Publics, par sa dépêche du 12 mai 1855, 2<sup>e</sup> direction A, n° 6415, adressée à M. le Président de la Chambre des Représentants, fait connaître que, depuis la présentation du projet de loi, il s'est encore produit une créance de fr. 74-14 due à feu M. l'avoué Hector Du Bois, pour avoir occupé, dans diverses procédures en expropriation de terrains, empris dans la commune de Haecht, pour la construction d'une digue le long de la Dyle, à l'endroit dit *Hoogschoor*.

Dans la discussion générale qui a eu lieu à la section centrale, il a été convenu que les questions qui se rattachent à la suppression de certains articles du budget des Travaux Publics, tels que crédits alloués pour primes d'économie et de régularité, ou bien à un changement d'organisation administrative, ou à toute autre réforme utile à certains égards, seraient traitées, avec plus d'opportunité, lors de la discussion de ce budget. La section centrale a donc cru devoir se borner à voir si les dépenses pour lesquelles on demande des crédits supplémentaires sont suffisamment justifiées. Examinant les causes qui ont motivé la demande du crédit

supplémentaire, un membre reconnaît que toute l'augmentation pétitionnée ne provient pas uniquement de l'accroissement du trafic ; qu'il y a plusieurs autres causes qui ont déterminé une plus forte dépense durant l'exercice de 1854.

L'augmentation dans la dépense pour l'accroissement du trafic, comparativement aux dépenses faites en 1853, ne pourrait s'élever qu'à la somme de 350,000 francs, répartie comme suit :

Pour les voyageurs. . . . .	fr. 200,000
Pour les marchandises. . . . .	150,000

Mais il faut y ajouter l'augmentation des salaires et la hausse considérable dans le prix des divers objets nécessaires à l'exploitation. Ainsi, l'augmentation résultant du prix du combustible qui, de 1853 à 1854, est de fr. 6.79 par tonneau, donne déjà une somme en plus de . . . . . fr. 450,000

L'augmentation constatée dans le prix des huiles et des graisses s'élève aussi à une somme de près de . . . . . fr. 200,000

Il nous paraît donc impossible, en présence de circonstances aussi anormales, de prévoir, dix-huit mois d'avance, les dépenses exactes d'une exploitation aussi vaste et aussi compliquée que celle des chemins de fer.

Est-ce à dire que nous partageons la théorie mise en avant par l'Exposé des motifs, à savoir qu'il faille négliger d'équilibrer les dépenses prévues avec les dépenses réelles? Nullement. La dépense résultant de l'accroissement du trafic peut se calculer puisque, depuis plusieurs années, cet accroissement est presque toujours le même. Mais, quant aux prix des matières nécessaires à l'exploitation et au taux des salaires qui, selon les circonstances, inattendues et imprévues, s'élèvent ou se déprécient, il nous paraît que l'intelligence humaine n'est pas assez perspicace pour pénétrer aussi avant dans les secrets de l'avenir.

Les art. 5, 4, 13, 24, 32, 37 et 40 sont adoptés.

A l'art. 58, un membre de la section centrale fait remarquer que le nombre de nominations d'employés irréguliers (payés à la journée) n'a pas diminué. Il appelle sur ce point l'attention toute spéciale de M. le Ministre des Travaux Publics, et il l'engage fortement à faire cesser au plus tôt ces irrégularités.

L'article est ensuite adopté.

Aux art. 59 et 60, la section centrale soumet également à l'attention de M. le Ministre l'abus qui pourrait résulter du fait d'imputer sur les crédits extraordinaires, des dépenses auxquelles ces crédits n'ont point été destinés.

Ces deux articles sont ensuite adoptés.

Il en est de même des art. 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 77, 81, 85, 84 et 87.

Elle adopte également la somme de fr. 74-14, demandée par la missive ministérielle du 12 mai 1855.

Cette somme formera un art. 91<sup>bis</sup> de l'art. 1<sup>er</sup> du projet de loi, ce qui porte le montant total de cet article à fr. 66,398-36.

**ART. 3.**

Adopté.

La section centrale se prononce pour l'ensemble du projet de loi, à l'unanimité des six membres présents.

Elle a l'honneur, Messieurs, de vous en proposer également l'adoption.

*Le Rapporteur,*  
CH. VERMEIRE.

*Le Président,*  
VEYDT.

---